

해운시황 포커스

통권 230호 (2014.10.06~10.10)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 02)2105-4981

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



철광석 운송시장에 진출하는 발레막스에 주목해야



- ▶ 브라질 광산업체인 발레사는 40만DWT의 '발레막스'급 35척을 한국 및 중국 조선소에 발주하여 인도받은 바 있음. 발레사는 호주의 BHP 빌리턴과 리오틀토에 대한 경쟁력을 강화하기 위해 철광석 생산·운송·판매의 모든 과정을 일원화하여 비용을 절감할 목적으로 자사선대 확보를 추진하였음
 - 호주에서 철광석을 중국으로 운반하는 데 10일 정도 소요되나 브라질에서 중국으로 철광석을 운송하는데 45일이나 걸린다는 점에서 발레사는 발레막스급 자사선대를 통해 세계 철광석 시장을 사실상 지배하려는 의도를 보였음
 - 이와 같이 발레사가 중국으로 철광석을 운반하기 위해 발레막스를 투입하려고 시도했으나 지난 2년 이상 중국은 발레막스의 중국 항만 입항을 금지해 왔음. 중국은 길이가 360m에 달하는 발레막스급 초대형 선박선이 입항할 경우 안전성 우려가 있다며 입항을 불허하였으나 실제로는 중국의 COSCO, CMES 등 선사들의 견제 의사가 반영된 것이었음
- ▶ 그러나 지난 9월 발레사와 중국의 COSCO 및 CMES가 발레막스급 24척에 대해 25년간 브라질산 철광석 장기용선계약(COA)을 체결하면서 지난 2년 이상 중국 항만 입항이 금지되었던 발레막스의 중국 항만 입항이 사실상 허용되었음
 - 발레는 지난 9월 12일 COSCO에 발레막스 4척을 용선하고 10척은 신조를 통해 확보하여 25년간 장기용선계약을 체결하기로 합의하였으며, CMES와는 신조 발레막스 10척에 대한 장기용선계약을 체결하기로 합의하였음
- ▶ 현재 중국-브라질 및 중국-호주 간 철광석은 주로 16만DWT급 케이프 사이즈가 운송하고 있음. 또한 중국-호주 간 해상운임은 브라질-중국 간 운임의 약 절반 정도이나 발레막스가 중국-브라질 간에 직항할 경우 막대한 비용절감이 예상됨
 - 발레막스가 투입될 경우에도 톤당 수송비용은 중국-호주 간에 낮으나 브라질산 철광석이 호주산 철광석 보다 품질이 높고, 중국-브라질 간 직항시 말레이시아 등 중간 경유지를 거치지 않게 되면 톤-마일이 줄어 들어 수송비용을 더 줄일 수 있음
- ▶ 발레사와 중국 선사 간 철광석 COA 체결로 조만간 발레막스가 중국 항만에 입항할 것으로 예상됨. 발레막스가 중국 항만에 입항할 경우 호주의 BHP 빌리턴과 리오틀토에서 철광석 가격을 낮출 것으로 예상되며, 아울러 케이프 선박의 해상운임도 낮아질 가능성이 있음
 - 금년 내에 중국 항만에 입항하는 발레막스는 4척으로 시장에 미치는 영향이 크지 않을 것으로 예상되나 신조 20척이 중국 항만에 입항할 경우 케이프시장에 미치는 영향이 클 것으로 예상
 - 장기적으로 중국의 철광석 수입에 있어 호주산 철광석의 비중이 감소하고 브라질산 철광석의 비중이 높아질 전망
- ▶ 발레막스는 규모가 케이프 선박의 2배가 넘어 해상운임 감소효과가 막대할 것으로 예상되며 나아가 철광석 운송시장에서 케이프의 비중이 낮아질 가능성이 있음. 더구나 중국이 발레의 자사선대(31척)에 대한 중국 입항을 허용할 것인지 결정되지 않았으나 발레사의 자사선대 중국 항만에 입항할 경우 그 영향을 더욱 커질 것으로 예상됨
 - 발레막스의 중국 항만 입항은 단순히 철광석의 해상운임을 낮추는 데에서만 그치는 것이 아니라 수송시장의 경쟁구조 자체를 바꾸는 요인이 된다는 점에서 국적선사들은 발레막스의 영향력에 주목하고 대응책을 마련해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스를 제외한 모든 선형에서 시황 하락

- ▶ 최근 BDI는 974p(10월 8일)를 기록하여 전주 대비 81p(7.7%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 2,109달러(일)(17.6%) 하락한 9,865달러(일)을 기록하면서 전체 시황 하락을 주도
 - 파나막스 운임은 전주 대비 127달러(일)(1.8%) 상승한 6,961달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 5% 하락한 10,384달러(일), 핸디사이즈도 1.3% 하락한 7,650달러(일) 기록
 - 반면 FFA 시장은 모든 선형에서 10월물, 4분기물이 크게 하락하였음. 케이프 10월물은 25% 하락한 13,177달러(일), 4분기물은 19% 하락한 15,785달러(일)을 기록함. 파나막스 10월물은 11% 하락한 8,443달러(일), 4분기물은 12.7% 하락한 12,569달러(일)을 기록 하였으며, 수프라막스는 10월물, 4분기물 모두 10~11% 하락하였음
- ▶ 케이프는 메이저들의 성약 부진과 가용선박 증가에 따라 양대 수역에서 운임약세가 이어졌으나 가격하락에 대한 선주들의 저항이 나타나고 있어 하락 폭은 제한될 것으로 예상
 - 태평양수역은 중국 국경절 연휴 이후 서호주 메이저들이 물량을 반출하려고 노력하고 있으나 성약건수 부족으로 운임 하락
 - 대서양수역은 브라질의 철광석 수출 부진으로 중남미지역 가용선박이 늘어나면서 운임 약세를 지속
 - 최근 철광석 국제가격이 바닥이라는 인식이 증가하고 선주들의 운임하락에 대한 저항이 커지면서 추가 운임하락 폭이 작아질 전망
- ▶ 파나막스는 주 후반 대서양수역에서 수요가 회복되었으나 운임상승으로 이어지지 못함
 - 태평양수역은 중국 국경절 이후 현물시장 거래가 둔화되어 소폭 하락
 - 대서양수역은 주 후반 10월초 선적 수요가 상당히 유입되어 여건이 개선되었으나 운임상 승으로 이어지지 못함
- ▶ 수프라막스는 태평양수역의 물동량 둔화, 대서양수역의 선복량 증가로 인해 공급여건이 악화 되어 2주 연속 시황하락세를 보임
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄수요가 늘었으나 선복량이 증가
 - 대서양수역은 미겔프 지역 곡물 선적수요가 줄어든 가운데 선박유입으로 공급 악화



| | | 금주 (10.08) | (전주비) | 2014년 | | | 2013년 | | |
|-----------------|-----------|---------------|----------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 991 | (-64) | 723 | 2,113 | 1,098 | 698 | 2,337 | 1,205 |
| | BCI | 1,632 | (-273) | 1,150 | 3,733 | 1,926 | 1,209 | 4,329 | 2,110 |
| | BPI | 869 | (10) | 419 | 1,780 | 938 | 651 | 2,096 | 1,187 |
| | BSI | 993 | (-65) | 659 | 1,330 | 943 | 664 | 1,562 | 982 |
| | BHSI | 523 | (-11) | 355 | 773 | 535 | 410 | 821 | 562 |
| | | (10.03) | | | | | | | |
| 용선료(1년, \$/day) | Capesize | 14,500 | (-1,000) | 14,700 | 25,938 | 19,624 | 9,250 | 20,000 | 12,768 |
| | Panamax | 10,500 | (250) | 9,875 | 15,125 | 12,681 | 7,750 | 14,125 | 10,099 |
| | Handymax | 11,000 | (-) | 10,000 | 13,750 | 11,844 | 8,750 | 12,500 | 10,034 |
| | | (10.08) | | | | | | | |
| 운임(\$/day) | Capesize | 9,865 | (-2,109) | 7,912 | 35,316 | 13,540 | 4,205 | 42,211 | 14,163 |
| | Panamax | 6,961 | (127) | 3,362 | 14,188 | 7,512 | 5,163 | 16,728 | 9,312 |
| | Supramax | 10,384 | (-544) | 6,886 | 13,902 | 9,864 | 6,938 | 16,333 | 10,200 |
| | Handysize | 7,650 | (-97) | 5,337 | 11,083 | 7,864 | 6,108 | 11,757 | 8,150 |

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



양대 항로, 공급과잉 및 물동량 감소로 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 17.1p 하락한 1087.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 61.4p 하락한 935.8p를 기록하였음. 반면 용선료지수인 HRCI는 전주대비 3.6p 상승한 540p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 86달러 하락한 822달러, CCFI는 전주 대비 39.2p 하락한 1,383.1p를 기록하여 전반적으로 하락세임
 - Alpline에 따르면, 상해발 운임의 경우 3월말 이후 최저를 기록하고 있고 10월 중순 GRI가 계획되어 있으나 공급과잉의 영향으로 운임이 상승세로 전환하기 어려울 전망
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 156달러 하락한 1.930달러, 미동안이 213달러 하락한 4,085달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 20p 하락한 977.9p, 미동안이 35.3p 하락한 1,350.1p를 기록하여 전반적으로 하락함
 - 성수기에서 비수기로 이동하는 계절적 요인과 중국 국경절 직전의 물동량 감소로 인해 북미행 운임이 전반적으로 하락
- ▶ TSA(Transpacific Stabilization Agreement)는 지난 10월 1일 북아시아-북미서안 및 북아시아-북미동안의 최저 운임 가이드라인을 각각 FEU당 2,000달러와 3,500달러로 발표함
 - 이번 가이드라인 발표는 지난 2년간 시행된 GRI가 큰 효과를 거두지 못해 장기간 운임 하락세가 지속되고 있어 지난 2009년 발생한 운임폭락 현상을 재발을 방지하기 위한 최소한의 시도로 판단

| | | 금주 (09.26) | (전주비) | 2014년 | | | 2013년 | | |
|--|-------------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수(CCFI) | 종합 | 1,088 | (-17.1) | 1,040 | 1,171 | 1,101 | 976 | 1,152 | 1,082 |
| | 유럽항로 | 1,383 | (-39.2) | 1,368 | 1,696 | 1,476 | 1,027 | 1,530 | 1,354 |
| | 미서안항로 | 978 | (-20.0) | 934 | 1,032 | 983 | 953 | 1,189 | 1,061 |
| | 일본항로 | 677 | (3.6) | 597 | 843 | 722 | 719 | 857 | 773 |
| | 한국항로 | 711 | (20.2) | 610 | 749 | 692 | 565 | 690 | 617 |
| | 동남아항로 | 865 | (19.9) | 754 | 899 | 829 | 781 | 916 | 841 |
| ** 중국 국경절연휴로 10월 3일 CCFI 가 발표되지 않았음 | | | | | | | | | |
| (10.08) | | | | | | | | | |
| 용선지수(HRCI) | | 540.0 | (-) | 498 | 542 | 525 | 458 | 511 | 491 |
| 운임 | 한일(All in) | 수출 | 750 | (-) | 670 | 750 | 701 | 730 | 730 |
| | | 수입 | 610 | (-) | 540 | 610 | 575 | 610 | 613 |
| | 한중(All in) | 수출 | 363 | (-) | 309 | 363 | 342 | 309 | 317 |
| | | 수입 | 537 | (-) | 469 | 537 | 510 | 469 | 472 |
| | 동남아(All in) | 수출 | 800 | (-) | 750 | 800 | 784 | 780 | 809 |
| | | 수입 | 600 | (-) | 550 | 600 | 584 | 540 | 569 |

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 계절수요 본격화에 따라 대폭 상승

- ▶ 주초 '중동-일본' 운임이 WS 34.0까지 하락하였으나 10월물 성약이 빠르게 증가하면서 운임이 크게 상승함. 또한 본격적인 계절수요와 사우디아라비아의 아시아 OSP(Official Selling Price) 인하 등 긍정적 요인이 많아 4분기 시황은 상승세를 나타낼 전망이다
 - VLCC 평균 운임수익은 16,628달러(일)로 전주 대비 5,565달러(50.3%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수도 WS 44.0으로 전주 대비 4.0p(10.0%) 증가
 - 10월 8일 페르시아만 30일 가용선박은 111척으로 전주 대비 3척(2.6%) 감소하였으나, 전년 동기 대비 22척(24.7%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 114~139%, 중동-미국은 106%, 중동-유럽은 374% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 23%, 인도항 31%, 미국항 13% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 지난주 하락을 멈추었던 로테르담, L.A, 일본 등 일부 항만들도 다시 하락하며 전반적으로 약세를 이어가고 있음.



제품선, 대서양시장 재정거래 증가로 대폭 상승

- ▶ 대서양시장 : 휘발유 재정거래가 증가하며 '북해-미겔프' 운임이 주중 WS 20 수준에서 등락하였음. 남미항 단거리 항차가 강세를 나타내며 미겔프 지역 선박량 및 운임개선에 도움이 되고 있음. 미겔프만 2주 가용선박은 35척으로 전주대비 17% 감소하였음
- ▶ 아시아시장 : LR급 거래는 2주째 관망세를 나타내고 있으며 MR은 극동행 물동량이 증가하며 운임이 소폭 개선되었음
 - 제품선 평균 운임수익은 12,090달러(일)로 전주 대비 912달러(8.2%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5로 전주 대비 2.5p(2.1%) 하락
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 85%, 북해-서아프리카만 2%, 미겔프-북해 114%, 미겔프-남미동안 6% 증가
 - 아시아 항로별 운임수익을 보면 중동-일본 LR1은 10% 감소하였으나 LR2는 3% 증가하였음. MR 싱가포르-일본은 3%, 인도-일본은 2% 증가하였음
- ▶ 10월 3일 기준 미국의 정제가동률은 89.3%, 원유재고는 전주 대비 502만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 6,165만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 967만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,614만배럴, 중유는 3,583만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,712(k)bpd, 제품유 1,485(k)bpd를 기록

| (전주비) | 10월평균 | 2014년 | | | 2013년 | | |
|-------|-------|-------|----|----|-------|----|----|
| | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |

| 유조선 시장 | | (10.03) | | | | | | | | |
|------------------|------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Average Earnings | VLCC | 16,628 | (5,565) | 16,628 | 7,670 | 48,936 | 21,619 | 1,351 | 47,297 | 16,103 |
| (\$/day) | MR | 12,090 | (912) | 12,090 | 7,041 | 12,862 | 9,546 | 7,216 | 18,266 | 12,736 |
| 용선료 | VLCC | 30,500 | (-500) | 30,500 | 23,500 | 31,000 | 26,563 | 18,000 | 28,000 | 19,837 |
| (1년,\$/day) | MR | 13,750 | (-) | 13,750 | 13,750 | 15,250 | 14,556 | 13,500 | 15,000 | 14,351 |
| | | (10.08) | | | | | | | | |
| 운임지수(WS) | VLCC | 44.0 | (4.0) | 42.0 | 32.5 | 72.0 | 44.8 | 30.0 | 65.0 | 40.1 |
| | MR | 117.5 | (-2.5) | 118.8 | 100.0 | 120.0 | 110.9 | 100.0 | 170.0 | 125.9 |

해운시장 주요동향



수에즈막스 신조 발주 활발

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 노르웨이 선사인 프론트라인 2012가 최대 8척, 그리스계 영국 선주 마란탱커스매니지먼트가 최대 6척의 수에즈막스를 신조 발주하였음
 - 프론트라인 2012는 16만톤급 수에즈막스 4척에 옵션 4척을 신시대조선(중국)에 발주하였으며 인도 시점은 확정 4척이 2016년, 옵션 4척은 2017년 예정
 - 마란탱커스매니지먼트는 15만 6천톤급 수에즈막스 4척에 옵션 2척을 대우조선해양에 발주하였으며 인도시기는 옵션 2척을 포함 모두 2017년
- ▶ 미국-유럽간 항로가 중심인 수에즈막스는 아프리카막스 탱커와 함께 어려운 시황이 계속되고 있는 가운데 신조 발주가 지속될지 주목받고 있음
 - 최근 몇년간 시황침체에 따른 신조발주가 부진, 공급압력이 없는 상황에서 시황호전의 기대가 작년 무렵부터 높아져 작년부터 산발적으로 신조 발주가 있었음
 - 다만 미국의 세일오일 생산에 따라 원유 트레이드 구조가 변화하여 원유운반선의 수요 자체가 침체된 상황에서 현재까지 신조 발주가 한정되어 있었으나 이를 타개할 수 있을지 업계가 주목

(Marinavi. 2014. 10. 07)



동남아시아 팜오일 수출증가에 따른 화학제품운반선 운임 상승

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 동남아시아지역 팜오일 수요증가로 중국 및 인도서안행 화학제품운반선 운임이 상승할 것으로 업계는 기대하고 있음
 - 싱가포르 소재의 화학제품운반선 중개사인 SPI Marine에 따르면 '동남아시아-인도서안' 항로의 12,000톤급 화물운임은 평균 35.5달러/톤으로 전년 동기 대비 6% 증가
 - 동급 선박의 '동남아시아-중국', '동남아시아-인도동안' 운임은 각각 평균 39.5달러/톤, 31.5달러/톤으로 유지
- ▶ 인도네시아와 말레이시아는 세계 최대의 팜오일 생산국들로 팜오일 가격이 손익분기점 수준으로 하락하였음에도 불구하고 계속 수출장려책을 시행하고 있음
 - 쿠알라룸푸르의 Bursa 거래소의 팜오일 선물가격은 9월 2일 590달러/톤으로 급락하였으며 이는 2009년 3월 이후 최저치임
 - 말레이시아 정부는 9~10월 팜오일 수출세를 면제하였으며 인도네시아는 가격이 750달러/톤 이하일 경우 유사한 조치를 취할 예정임
 - 동 조치로 말레이시아 팜오일 수출은 9월 1~15일간 122%, 중국행은 2배, 인도행은 18% 증가
- ▶ 다가 오는 인도의 디wali*, 중국 구정 수요에 따른 팜오일 재고 수요증가에 따라 운임 상승 기대가 높아지고 있음
 - * 5일동안 등불을 밝히는 힌두교 전통축제

(Sea-web. 2014. 09. 26)



주요 항만 혼잡도, 정기선사 신뢰성에 악영향

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ SealIntel 글로벌 정기선사 성과보고서에 따르면 항로스케줄 신뢰성이 8월 전월 대비 71%로 하락(11,301 선박을 대상으로 조사)하였음
 - 북미와 유럽 주요 항만에 대해 혼잡에 대한 보조가 시행되지 않는 한, 스케줄 신뢰성이 향상되기는 어려울 것으로 예상
- ▶ 또한 지난 9월에 발생했던 항만사고들이 향후 글로벌 스케줄 신뢰성에 부정적인 영향을 미칠 가능성이 있음
 - 홍콩, 상하이, 칭타오항의 혼잡도, 서아프리카의 에볼라 발생, LA 항만에서 아시아 집시 나방 감염으로 인한 선박격리 사건 등 일련의 사건이 신뢰성에 악영향
- ▶ 주요 항로별로 아시아-유럽항로, 아시아-지중해, 태평양동향 항로의 스케줄 신뢰도가 전월 대비 각각 3%, 5%, 7% 하락하였으며, 아시아-북유럽 항로의 신뢰도는 전년 대비 22% 하락하여 최대 하락폭을 나타냄
 - 현재 아시아-지중해 항로와 태평양 동향 항로는 50% 미만의 배송 정시성을 나타냄.
- ▶ 선사별 결과에서는 Top 20 정기선사 중 Maersk(83.9%), Hamburg Sud(80.7%), CSAV(75.4%) 순으로 높은 신뢰도를 나타내었음
 - 한진은 정시성에서 높은 평가를 얻어 신뢰도 순위에서 5위를 기록하였음. 그러나 G6 멤버 모두가 20대 선사 중 최하위의 신뢰도를 기록

(LLoyds List, 2014 10.01.)



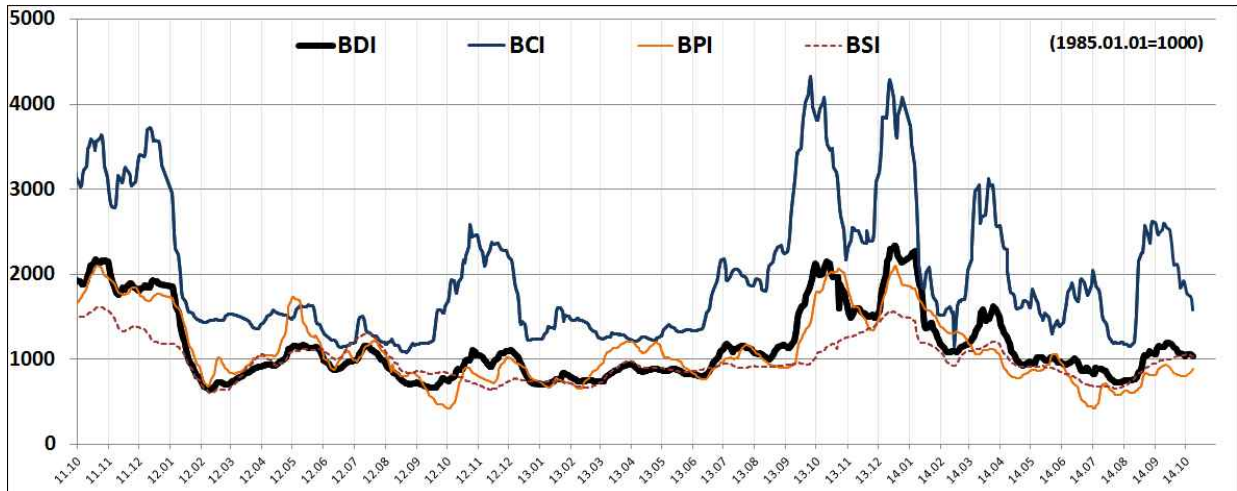
WTO 세계무역 성장률 하향 조정

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ WTO(World Trade Organization)는 세계무역 성장률을 지난 4월 4.7%로 예측하였으나 10월에는 이보다 상당히 낮은 3.1%로 조정하였음
 - WTO는 금년 상반기 GDP 성장률이 연초 기대치 보다 낮아졌고 수요 부진으로 인해 2015년 성장률도 5.3%에서 4%로 하향 조정
- ▶ WTO에 따르면 지난 2년간 세계 무역이 부진한 이후 본격적 회복을 기대했으나 2014년 상반기 미국과 유럽의 수입수요가 예상보다 낮아 저성장 기조가 지속되고 있음
 - 특히 우크라이나와 중동지역의 분쟁이 심화되고 서아프리카의 에볼라 바이러스 감염이 전세계로 확산되면서 성장률 하향에 큰 영향을 미침
- ▶ 세계무역 성장률의 하향 전망은 전세계 상품교역의 95% 이상을 차지하는 해운시장의 2014~2015년 수요에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상됨

(Japan Shippinggazette, 2014.10.08.)

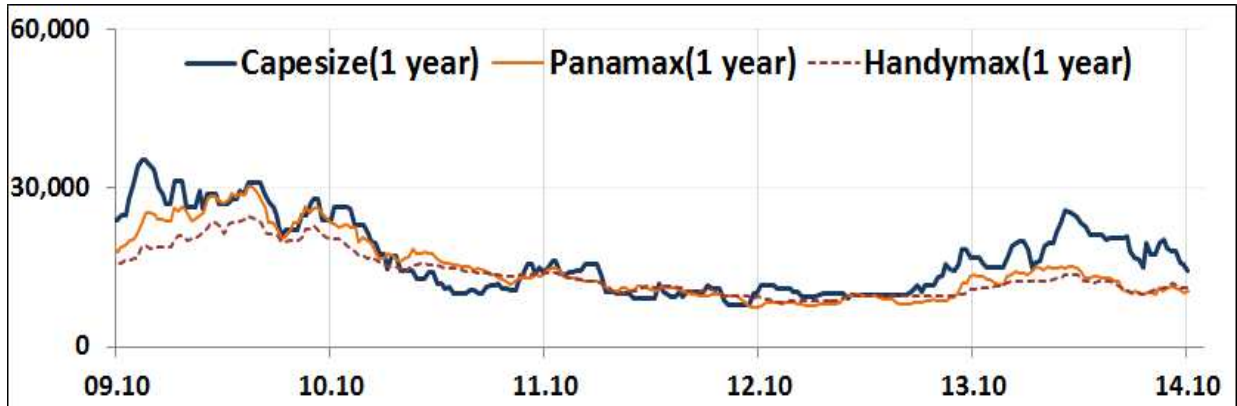
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

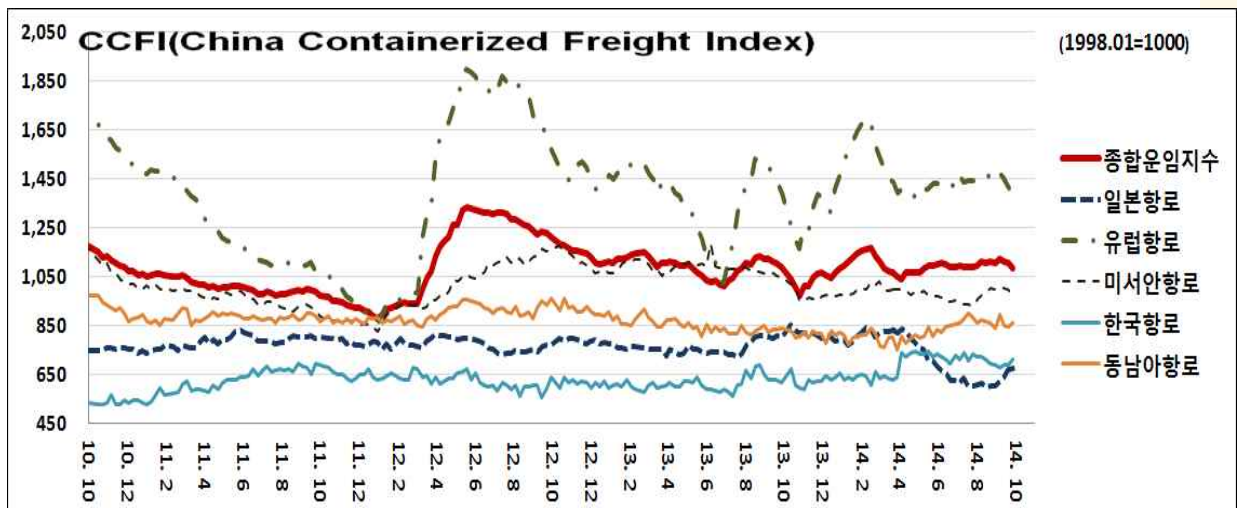
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



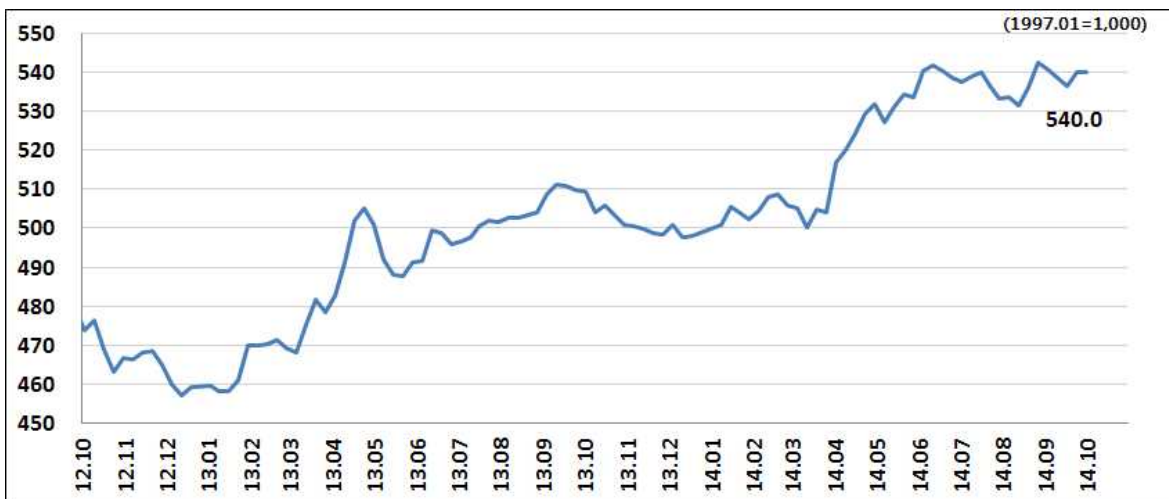
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



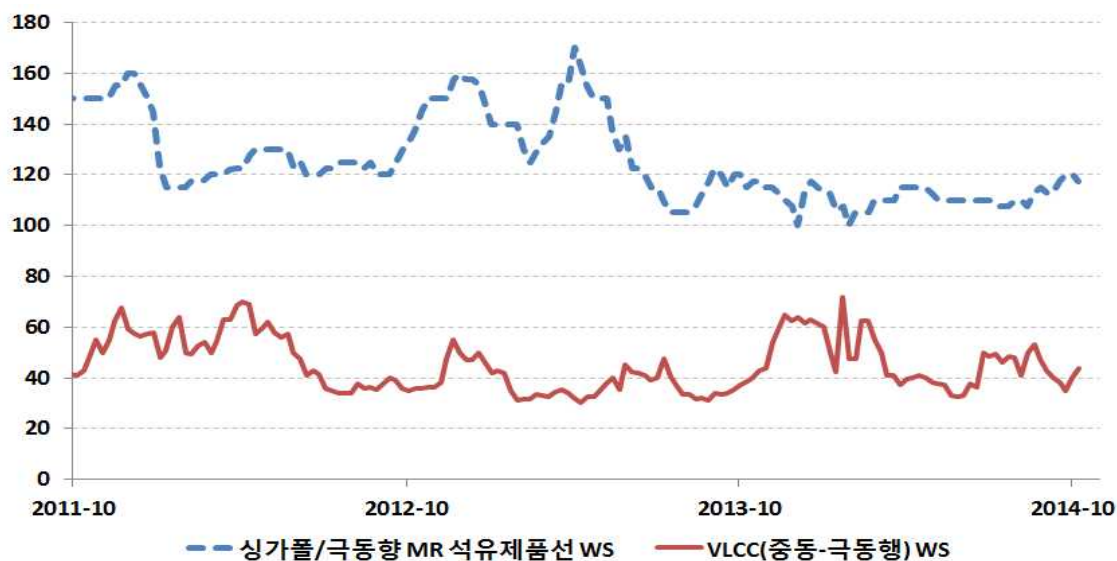
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

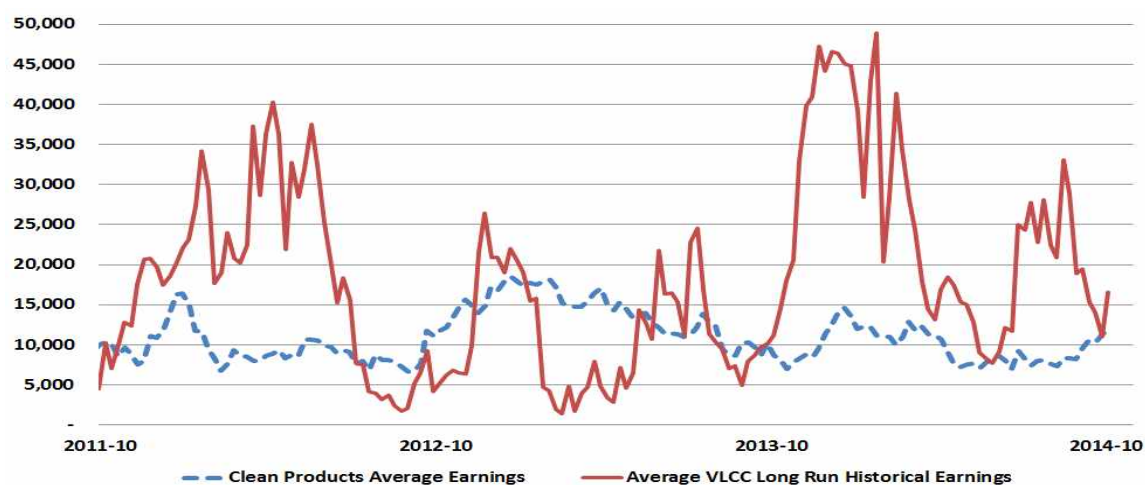
유조선 운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

| | | | | | 2014년 | | | 2013년 | | |
|------------------------------------|-------------|------|--------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| 금 주 (전주비) 10월평균 | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) (10.03) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 22.0 | (-0.5) | 22.0 | 22.5 | 28.0 | 25.6 | 18.0 | 25.5 | 21.2 |
| 유조선(5년) | VLCC | 74.0 | (-) | 74.0 | 65.0 | 76.0 | 72.8 | 55.0 | 60.0 | 56.0 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 9.3 | (-) | 9.3 | 9.3 | 10.3 | 10.0 | 9.0 | 10.3 | 9.4 |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-------------|------|-----|------|------|-------|------|------|------|------|
| 신조선 시장 (\$ Million) (10.03) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 29.8 | (-) | 29.8 | 28.0 | 30.0 | 29.8 | 25.8 | 27.8 | 26.4 |
| 유조선 | VLCC | 98.0 | (-) | 98.0 | 94.0 | 101.0 | 98.7 | 89.5 | 94.0 | 90.7 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 32.0 | (-) | 32.0 | 31.5 | 32.0 | 31.9 | 30.0 | 31.5 | 30.6 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (10.03) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 535.5 | (-5.5) | 535.5 | 535.5 | 601.0 | 571.8 | 567.0 | 646.0 | 594.5 |
| | Singapore | 552.5 | (-8.5) | 552.5 | 552.5 | 622.0 | 597.6 | 591.0 | 667.5 | 615.7 |
| | Korea | 585.5 | (-8.5) | 585.5 | 585.5 | 662.5 | 625.7 | 610.5 | 688.0 | 644.2 |
| | Hong Kong | 569.5 | (-8.5) | 569.5 | 569.5 | 640.0 | 606.9 | 602.5 | 678.5 | 627.8 |

| | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|---------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (09.26) 10월평균 | | | | | | | | | | |
| 철광석** | 국제價 | 82.6 | (-1.3) | 84.4 | 83.9 | 135.0 | 105.4 | 112.6 | 158.3 | 134.9 |
| | 중국産 | 121.9 | (-1.4) | 124.5 | 123.1 | 176.7 | 148.0 | 158.6 | 188.6 | 172.3 |
| 연료탄** | 국제價 | 78.5 | (0.2) | 78.4 | 76.9 | 100.4 | 82.8 | 96.2 | 100.2 | 97.9 |
| | 중국産 | 90.8 | (0.2) | 90.6 | 90.0 | 114.5 | 100.5 | 104.0 | 116.3 | 112.3 |
| 원료탄** | 호주産 | 131.7 | (0.3) | 131.4 | 129.3 | 175.0 | 143.6 | 162.4 | 195.4 | 178.8 |
| | 내륙(외몽고) | 75.2 | (0.2) | 75.1 | 74.2 | 91.3 | 81.2 | 88.9 | 111.9 | 99.4 |
| | 중국産 | 134.1 | (0.3) | 133.9 | 132.4 | 185.0 | 146.7 | 181.1 | 184.6 | 182.7 |
| 곡물 | 대두(국제)* | 912.2 | (1.95) | 917.7 | 957 | 1,646 | 1,317 | 1,259 | 1,613 | 1,407 |
| | 밀(국제)* | 485.6 | (11.35) | 482.4 | 474 | 843 | 625 | 605 | 791 | 683 |

** 중국 국경절연휴로 10월 3일 원자재가격이 발표되지 않았음

| | | | | | | | | | | |
|---------------------------|----|--------|--------|--------|----------|----------|----------|--|--|--|
| 국내 주요 항만 화물처리 (천톤) | | | | | | | | | | |
| | | 6월 | 7월 | 8월 | 2011년 합계 | 2012년 합계 | 2013년 합계 | | | |
| 인천 | 수출 | 1,964 | 2,046 | 1,862 | 20,741 | 21,475 | 23,314 | | | |
| | 수입 | 7,121 | 7,736 | 7,215 | 87,919 | 88,225 | 89,325 | | | |
| 부산 | 수출 | 14,512 | 14,965 | 14,544 | 150,005 | 161,376 | 169,081 | | | |
| | 수입 | 12,687 | 12,778 | 12,985 | 131,509 | 137,314 | 144,214 | | | |
| 울산 | 수출 | 5,071 | 5,437 | 5,161 | 66,364 | 68,897 | 64,004 | | | |
| | 수입 | 7,728 | 8,351 | 8,102 | 104,273 | 105,220 | 103,879 | | | |
| 광양 | 수출 | 5,270 | 5,365 | 5,317 | 57,804 | 63,827 | 66,762 | | | |
| | 수입 | 11,292 | 12,251 | 10,934 | 131,521 | 142,212 | 142,820 | | | |